

1 これまでの検討経過について

(1) 丹後地域における公共交通の現状と課題

鉄道

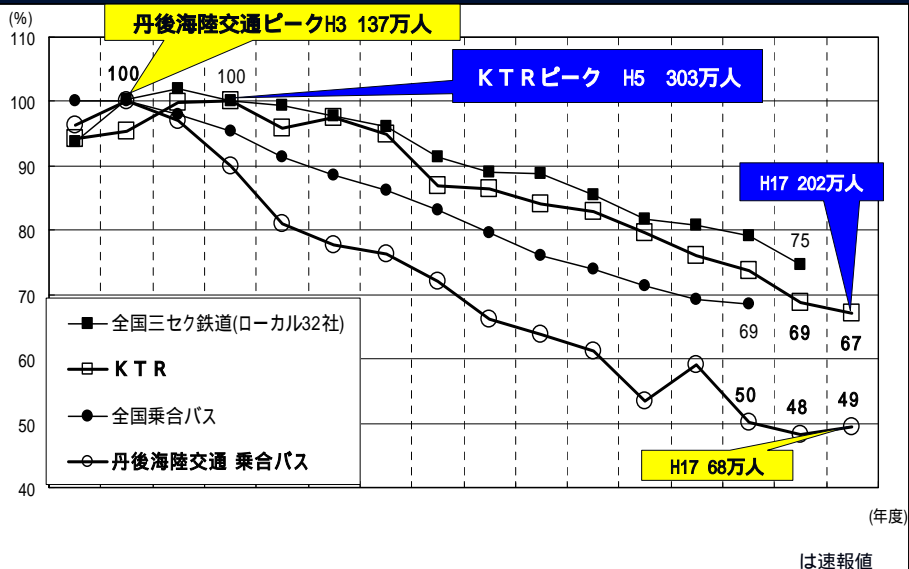
北近畿タンゴ鉄道

バス

丹後海陸交通、加悦フェローライン
一部市町等

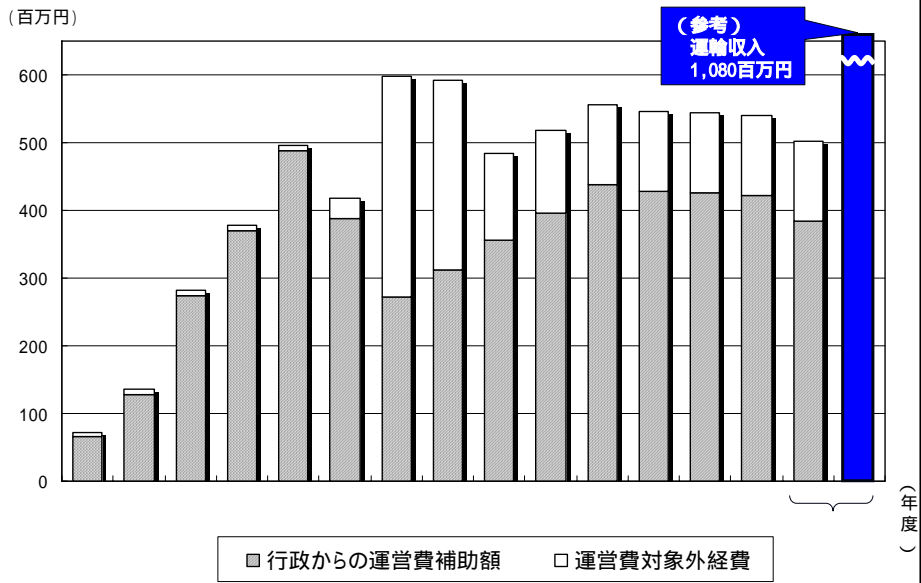
利用者が年々減少
モータリゼーション進展に伴う自家用車増加、
少子化に伴う人口減

輸送人員の比較（ピーク時を100とした場合の比較）



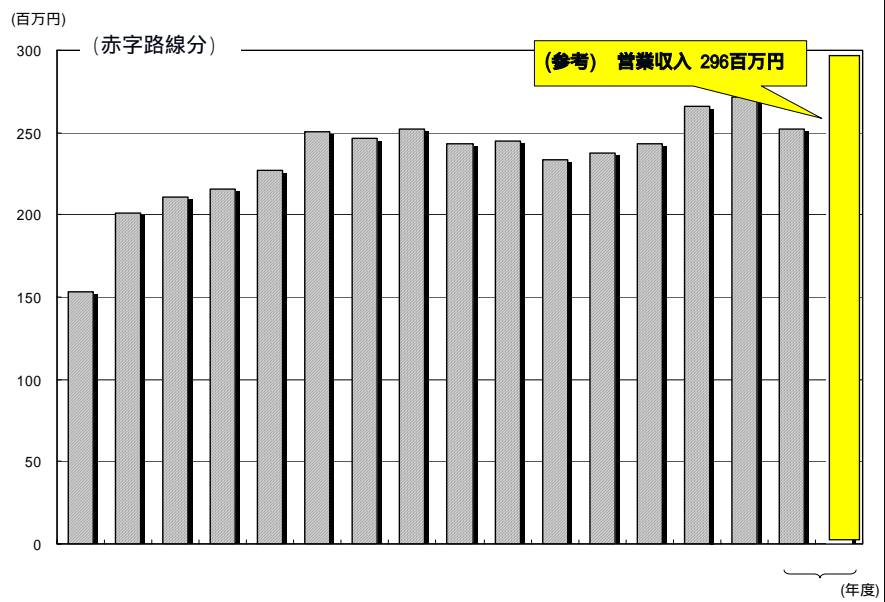
KTRを除く全国第3セクター鉄道38社のうち、JR在来線のショートカットにより速達性を発揮できる等の特性を持つ4社(北越急行、智頭急行、愛知環状鉄道、伊勢鉄道)及び並行在来線2社(IGRいわて銀河鉄道、肥薩おれんじ鉄道)を除くローカル32社

K T R 経常欠損額の推移 (翌年度に行政が赤字補てん)



運営費対象外経費：タンゴディスカバリー車両に係る減価償却費（導入時に全額行政支援）等

丹後海陸交通 乗合バス経常欠損に対する行政支援額の推移



各事業者はこれまで、住民生活上必要な路線の確保とともに、人件費・修繕費等の抑制や企画商品の新規開発などの経営努力

また、地元でも新たな取り組み

市町単位の企画列車

地元促進協「利用促進検討WG」(17年)

- ・「KTRサポーターズクラブ」(18年3月立上げ)
- ・「KTRに乗る日」(毎月1日)

しかし、経費節減や利用促進策にも限界があり、交通システムの基本に立ち返った改善が求められる

5

(2) 旧京都交通(株)会社更生問題を契機とした取組

「府中北部地域公共交通ネットワークの今後のあり方」
(中間まとめ)平成16年9月13日 [抜粋]

1. 現状と課題

(バスをはじめとする公共交通の役割)

- ・地域住民の欠かすことのできない生活の足、地域への来訪者の交通手段、商店街の振興等、地域の社会経済活動も支える重要な社会生活基盤

(現状)

バス等の公共交通は、企業の営利事業であると同時に、公共交通としての公的役割も担ってきた結果、「企業の利益追求」も「住民の利便性の向上」も、どちらもが中途半端な状況

6

2. 地域の公共交通ネットワークの今後のあり方

従来の発想を転換し「住民（利用者）最適のネットワーク」を、地域が支える姿勢で、行政、住民、事業者が、例えば路線の計画や利用促進を含め協働するなど、地域の実情に応じたより良い地域交通の実現に取り組む。

7

公共交通システムの改善

・ 3市町（綾部、亀岡、旧園部）などが導入

新たな路線設定・増便	病院・駅経由増（需要少路線廃止） 循環線新設、増便
パターンダイヤ又は 鉄道接続ダイヤ導入	パターンダイヤ（毎時同分に発車）
きざみ・低額運賃導入	100円きざみ 上限500円 低額（例 1,250円 500円）
中・小型バリアフリー 車両導入	
情報提供の徹底	路線図付き時刻表パンフ、HP充実
「予約型乗合タク シー」一部導入	

路線・運賃等を事業者任せにせず、市町（地域）主導で設定

8

利用者が大幅に増加



(3) 本実現会議の目的

- (1) 地域の鉄道、路線バス等をばらばらのものではなく、面的な「ネットワーク」としてとらえる
- (2) その上で、利用者(住民)の視点に立って最適のものに改善

〔 住民にとってより良い「生活交通」
観光を一層振興する「交通」 〕

交通システムの基本要素

「ダイヤ」
「運賃」
「車両」

「駅・停留所」
「情報」

改めて徹底した
実態把握

「改善の課題」と方向性

これまでの
準備的作業